



Sydtrafik
Banegårdspladsen 5
6600 Vejen

Høringsvar om Sydtrafiks vision

Fredericia Kommune støtter op omkring visionen, men ser nogle udfordringer i forhold til det økonomiske perspektiv og visions realisme i forhold til regionens bosætning.

For opfyldelsen af visionen er en mere fleksibel og dynamisk køreplanlægning i forhold til i dag af stor vigtighed.

For at realiseringen af visionen ikke bliver en økonomisk belastning for kommunerne kan en ekstra investering i den kollektive trafik ske via øgede indtægter fra passagertilvækst.

Der vil være behov for øget rådgivning fra Sydtrafiks side i forhold til hvordan der kan skabes øget passagertilvækst uden større investeringer.

Målet bør være flest mulige passagerer for pengene indenfor de økonomiske rammer som kommunerne er underlagt.

Visionen skal være realistisk i forhold til, at målene kan opfyldes indenfor de økonomiske og ressourcemæssige rammer, der er til rådighed i de enkelte kommuner. Dette stiller store krav til Sydtrafiks rådgivning af kommunerne i forhold til at tænke alternativt ud fra betragtningen om at passagerantallet fastholdes eller øges ved ændringer og besparelser.

Kommentarer til punkterne i visionen:

Ad A-E)

Fredericia Kommune kan understøtte dette, men udelukkende inden for den økonomiske ramme som der i kommunen er til rådighed til den kollektive trafik. En praktisk realisering af punkterne A-E vil kræve en fastholdelse af den fleksible køreplanlægning, så bussystemet i Fredericia kan udvikle sig dynamisk og følge med tiden. I Fredericia er den kollektive trafik i nogle områder i stor konkurrence med den lette tilgængelighed til motorvejen, hvorfor der er risiko for, at den kollektive trafik fravælges til fordel for biltrafikken.

Ad D)

På grund af de store forskelle mellem kommunerne i regionen i forhold til bosætningen (bosætningen er vurderet gunstig for Fredericia), størrelse, forskelle mellem by- og landkommuner og økonomiske midler, vil dette betyde at kommuner med en gunstig bosætning, skal skabe mere vækst i den kollektive trafik for at regionen samlet set kan opfylde målet om en stigning på 50 %. Der vurderes en risiko for at dette medfører en ekstra udgift for de kommuner, som skal løfte opgaven, da der vil være behov for større investeringer i den kollektive trafik for at tiltrække flere

passagerer og udvide det kollektive tilbud. Ligeledes vurderes dette punkt ikke at stemme overens med punkt B om at den kollektive trafik skal være omkostningseffektiv, da der skal foretages større investeringer i den kollektive trafik for at forsøge at tiltrække flere passagerer og udvide tilbuddet.

Ad F)

Fredericia Kommune har indført gasbusser og støtter op om denne vision.

Ad G)

Udviklingen skal ske i en retning, som kunderne efterspørger uden at det er til merudgift for passagererne og kommunerne. Fredericia Kommune vurderer det bedre, at tænke i mest muligt komfort og glæde til passagerne i forhold til de økonomiske midler, hvorfor det er bedre at have et godt, solidt og velfungerende kollektivt trafiktilbud i regionen, som passagerne er glade for og som mange benytter sig af, fremfor at investerer i mange nye tiltag som ikke er til direkte gavn eller som er til gene for passagerne. Det er bedre at udbrede kendt og afprøvet teknologi og eventuelt videreudvikle dette til de aktuelle forhold, så det hurtigere er til gavn for flest mulige passagerer. Fredericia kommune prioriterer ønsket om et tilbud, som er det bedste for flest passagerer frem for nyudvikling.

Kommentar til betjeningsprincipper:

Ad 3)

Frekvensen af den kollektive trafik i byerne skal sammenholdes med de økonomiske midler kommunerne har til rådighed. En god korrespondance mellem bus og tog kræver et tæt samarbejde mellem togene og trafikskabet, da afgang- og ankomsttider for toge og busser skal koordineres. Dette er specielt vigtigt i forhold til busruter med lav frekvens, som ligeledes skal passe sammen med de øvrige busser.

Ad 4)

For Fredericia Kommune er punkt 3 og 4 modsat rettet, da der i dag er samlingssted for busserne på banegården, hvilket medfører at ruterne mellem oplandsbyerne og uddannelsesinstitutioner og erhvervskoncentrationer medfører skift og lange rejsetider. Det vil være en økonomisk belastning for Fredericia at opfylde dette mål, da der skal investeres midler i flere direkte ruter fra opland til vigtige rejsemål.

Kommentar til samarbejde:

Ad 1)

Der er udfordringer ved at have et tæt forpligtende samarbejde, da kommunerne er meget forskellige med forskellige budgetter til den kollektive trafik. Det bør ikke indgå forpligtende aftaler om økonomiske bidrag, da kommunen kun skal finansiere kollektive trafik i kommunen. Ideen om et fælles forum er godt og alle kommuner bør være repræsenteret, da der ellers kan tages beslutninger som vedrører en kommune uden at de er til stede.

Ad 2)

Fredericia ønsker at der skal være fokus på de eksisterende kunder, da der ellers vil være risiko for et faldende passagerantal. Det største potentiale i forhold til at udvide eksisterende kundegrundlag er at nå de bilister, som er daglige pendlere på ture under 20-30 km. Korte ærinde- og fritidsture nås kun hvis busserne ligeledes har attraktive ankomst- og afgangstider om aftenen.

Venlig hilsen

Fredericia Kommune